Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8526**

18. Wahlperiode 20.05.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Annalena Baerbock, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/8342 –

Verbesserung des Schienenverkehrs zwischen Deutschland und Polen – Berücksichtigung von Infrastrukturprojekten im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans

Vorbemerkung der Fragesteller

Auf dem deutsch-polnischen Bahngipfel am 11. September 2015 bekannten sich die Teilnehmer zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zwischen beiden Ländern, um künftig den grenzüberschreitenden Schienenverkehr verbessern zu können. In einer Pressemitteilung des Auswärtigen Amts hieß es, dass Deutschland und Polen ihre Anstrengungen für leistungsfähige und schnelle Schienenverbindungen zwischen beiden Ländern verstärken wollten. Vor dem Hintergrund dieses Gipfelergebnisses überrascht der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP). Keines der auf dem deutsch-polnischen Bahngipfel erörterten Infrastrukturprojekte wurde im BVWP-Entwurf bisher vollständig bewertet. Daher wurden die wichtigsten Vorhaben allenfalls in die „Warteposition" „Potentieller Bedarf" aufgenommen. Es ist auch nicht nachvollziehbar, warum die Bundesregierung ihre Verlautbarungen vom September 2015 mit dem Entwurf des BVWP nicht in eine konkrete Infrastrukturpolitik umgesetzt hat. Derzeit ist unklar, welche Vorhaben die der Verbesserung des deutsch-polnischen Schienenverkehrs dienen, tatsächlich die vorgesehene Projektbewertung des BVWP durchlaufen und am Ende in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf" aufgenommen werden. Intransparent bleiben aus heutiger Sicht auch die Hintergründe und das Bewertungsverfahren für die in der Grobbewertung ausgeschiedenen Vorhaben.

Vorbemerkungen der Bundesregierung

Für den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) wurden über 1 000 Vorschlägen zum Aus- und Neubau von Schienenstrecken unterbreitet. Nach Abzug von Doppelungen und unter Berücksichtigung von Projektüberschneidungen verblieben mehr als 400 Projekte, die zu bewerten waren. Alle Projektvorschläge wurden formal und inhaltlich auf die Möglichkeit einer Aufnahme in den BVWP geprüft. Ein Projekt kann nur in den BVWP aufgenommen werden, wenn es einen

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 18. Mai 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Nutzen für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) oder Schienengüterverkehr (SGV) hat.

Projekte, die ausschließlich dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dienen, können nicht in den BVWP aufgenommen werden. Zur Finanzierung der SPNV-Projekte stehen andere Finanzierungsquellen zur Verfügung.

Zwei für den grenzüberschreitenden Verkehr Deutschland – Polen relevante Projekt sind im Bezugsfall enthalten: Die ABS Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL und die ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL.

Die drei Projekte ABS Berlin – Angermünde – Grenze D/PL (- Stettin), ABS Cottbus – Görlitz und ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL sind in den Potentiellen Bedarf des Entwurfs des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) aufgenommen worden. Alle Projekte des Potentiellen Bedarfs werden bewertet. Sie können in den Vordringlichen Bedarf oder den Weiteren Bedarf aufsteigen, wenn im Zuge der Bewertung ihre Wirtschaftlichkeit nachgewiesen wird.

Für die Projektvorschläge Wiederaufbau Karniner Brücke, ABS (Bützow – Güstrow –) Lalendorf – Neubrandenburg – Pasewalk – Grambow – Grenze D/PL, ABS Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze D/PL (– Kostrzyn) (Ostbahn), ABS Berlin – Müncheberg (Mark) – Küstrin-Kietz / Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL und ABS Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL (– Zary) konnte der Nachweis eines Nutzens für den SPFV bzw. SGV nicht erbracht werden.

Sollten sich im Ergebnis der derzeit laufenden Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP neue Erkenntnisse ergeben, werden diese berücksichtigt werden.

1. Welche Maßnahmen zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs zwischen Deutschland und Polen, die durch das kürzlich ratifizierte Eisenbahnabkommen ermöglicht wurden, sind bereits in Vorbereitung bzw. Umsetzung, und welche weiteren diesbezüglichen Maßnahmen von Eisenbahnverkehrsunternehmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung geplant?

Voraussetzung für die Umsetzung des deutsch-polnischen Abkommens über die Zusammenarbeit im Bereich des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs ist das Inkrafttreten. Das Verfahren zur Schaffung der innerstaatlichen Voraussetzungen zur Umsetzung des Abkommens durch ein entsprechendes Vertragsgesetz ist auf deutscher Seite abgeschlossen. Die deutsche Notifizierungsnote wurde am 22. April 2016 an die Botschaft der Republik Polen übermittelt. Die für das Inkrafttreten des Abkommens erforderliche polnische Note ging am 27. April 2016 bei der Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Warschau ein.

Nach Artikel 13 des Abkommens ist eine deutsch-polnische Gemeinsame Arbeitsgruppe einzurichten. Bei diesem Termin ist ein Austausch von Vorschlägen und Themen für die zukünftige Anwendung des Abkommens möglich.

Im Vorgriff auf das Inkrafttreten des deutsch-polnischen Abkommens wurde das Durchfahren der Regionalzüge (Triebwagen SA135) der Niederschlesischen Eisenbahn (KD) in/aus Richtung Hirschberg und Kohlfurt bis zum Bahnhof Görlitz ab dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2015 genehmigt.

2. Was war der Grund dafür, dass im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans beim Schienenprojekt Ausbaustrecke (ABS) Berlin – Angermünde – Grenze Deutschland/Polen (D/PL) (– Stettin) (Projekt-Nr. 2-027-V01) die Projektdefinition noch nicht abgeschlossen wurde, und bis wann soll dies nachgeholt werden?

Für die ABS Berlin – Angermünde – Grenze D/PL (–Stettin) liegen verschiedene Projektanmeldungen mit unterschiedlichem Projektzuschnitt vor. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, für eine Bewertung den Projektzuschnitt unter Berücksichtigung dieser Anmeldungen festzulegen.

3. Wie kann mit der Einordnung der ABS Berlin – Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin) in den „Potentiellen Bedarf" die Erwartungen des zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen geschlossenen Staatsvertrags zum Ausbau der besagten Strecke erfüllt werden?

Das Abkommen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Infrastruktur der Republik Polen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Berlin – Stettin (Szczecin) vom 20. Dezember 2012 sieht den etappenweisen Ausbau der Strecke vor. Die Einordnung in den Potentiellen Bedarf des Entwurfs für den BVWP 2030 widerspricht dem Abkommen nicht.

Hinsichtlich des weiteren Umgangs mit den Projekten des Potentiellen Bedarfs wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

4. Bis wann will die Bundesregierung eine vollständige Bewertung der Projekte im „Potentiellen Bedarf" mit den bekannten Modulen der Bundesverkehrswegeplanung und eine Einordnung in die üblichen Bedarfskategorien vornehmen?

Ein Abschluss der Bewertungen sämtlicher Projekte des Potenziellen Bedarfs ist frühestens im Laufe des Jahres 2017 möglich, da in der Regel für jedes Projekt umfangreiche z. B. umwelttechnische, bautechnische, fahrplankonstruktive und eisenbahnbetriebliche Untersuchungen erforderlich sind.

5. Wann soll nach Kenntnis der Bundesregierung eine Finanzierungsvereinbarung für den beim deutsch-polnischen Bahngipfel vom 11. September 2015 angekündigten zweigleisigen Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Berlin – Stettin unterzeichnet werden?

Die Bundesregierung beabsichtigt nach derzeitiger Planung, im Jahre 2017 eine Finanzierungsvereinbarung zur Elektrifizierung der Strecke zu schließen.

6. Wurde beim deutsch-polnischen Bahngipfel eine Ausbauvariante für die Strecke Berlin – Stettin präferiert?

   Wenn ja, welche?

Nein.

7. Welcher Zeitplan wurde für die Realisierung und Inbetriebnahme der ABS Berlin – Stettin vereinbart?

Hinsichtlich eines Zeitplanes wurde auf die Einhaltung des deutsch-polnischen Abkommens verwiesen.

8. Welcher Planungsstand ist bei der ABS Berlin – Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin) bereits erreicht?

Die Vorentwurfsplanung (Leistungsphasen 1 und 2 gemäß HOAI) wird voraussichtlich im Sommer 2016 abgeschlossen.

9. Was war der Grund dafür, dass im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans beim Schienenprojekt ABS Cottbus – Görlitz (Projekt-Nr. 2-028-V01) die Projektdefinition noch nicht abgeschlossen wurde, obwohl das Projekt bereits im aktuellen Bundesverkehrswegeplan verankert ist?

Für die ABS Cottbus – Görlitz liegen verschiedene Projektanmeldungen mit unterschiedlichem Projektzuschnitt vor. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, für eine Bewertung den Projektzuschnitt unter Berücksichtigung dieser Anmeldungen festzulegen.

10. Was war der Grund dafür, dass im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans beim Schienenprojekt ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL (Projekt-Nr. 2-020-V01) die Projektdefinition noch nicht abgeschlossen wurde, obwohl eine vertragliche Vereinbarung zwischen dem Freistaat Sachsen und der Deutschen Bahn AG über die Vorplanung besteht?

Für die ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL liegen verschiedene Projektanmeldungen mit unterschiedlichem Projektzuschnitt vor. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, für eine Bewertung den Projektzuschnitt unter Berücksichtigung dieser Anmeldungen festzulegen.

11. Aus welchen Gründen ist der Wiederaufbau der Karniner Brücke mit der Anbindung der Insel Usedom und Swinemünde in der Grobbewertung ausgeschieden, und wo sind die Einzelergebnisse der Grobbewertung dokumentiert und zugänglich?

Selbst bei voller Berücksichtigung der vom Aktionsbündnis Karniner Brücke unterstellten, teilweise unrealistischen Nachfrage im SPFV, auf die sich die Projektanmeldung beruft, besteht nicht genügend Potential für einen eigenwirtschaftlich zu betreibenden SPFV.

Für den SGV hat die Strecke keine Relevanz, weil es im deutschen Teil der Insel Usedom kein nennenswertes, für die Verlagerung auf die Schiene geeignetes Verkehrsaufkommen gibt und die für den Güterverkehr wichtigeren Anlagen des Seehafens Swinemünde auf der Insel Wollin liegen.

Das Projekt ist somit lediglich für den SPNV von Bedeutung und nicht in den BVWP 2030 aufzunehmen. Hinsichtlich der Dokumentation der Einzelergebnisse der Grobbewertung wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

12. Aus welchen Gründen ist die ABS (Bützow – Güstrow –) Lalendorf – Neubrandenburg – Pasewalk – Grambow – Grenze D/PL in der Grobbewertung ausgeschieden, und wo sind die Einzelergebnisse der Grobbewertung dokumentiert?

Da die Strecke auch nach erfolgtem Ausbau eingleisig und nicht elektrifiziert verbleiben soll, ist sie für den SPFV nicht interessant. Sie verbindet zwar die Oberzentren Lübeck und Stettin, führt aber an Rostock und Stralsund vorbei. Die dortigen Potenziale können nicht genutzt werden. Die Potenziale der Orte entlang

der Bahnstrecke Bützow – Szczecin sind deutlich niedriger, zumal die Bevölkerungsprognose für Mecklenburg-Vorpommern von einem signifikanten Rückgang ausgeht.

Die fehlende Elektrifizierung verhindert auch überregionalen SGV. Das Projekt ist somit lediglich für den SPNV von Bedeutung und nicht in den BVWP aufzunehmen. Hinsichtlich der Dokumentation der Einzelergebnisse der Grobbewertung wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

13. Aus welchen Gründen ist die ABS Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze D/PL (– Kostrzyn) (Ostbahn) in der Grobbewertung ausgeschieden, und wo sind die Einzelergebnisse der Grobbewertung dokumentiert?

Die Projektanmeldung geht in erster Linie nicht von einem Nutzen für den SPFV aus, sondern von der Beseitigung von Engpässen auf der Strecke Berlin – Frankfurt (Oder) sowie einer möglichen Trennung von Personen- und Güterverkehr.

Die im Bezugsfall als vollständig realisiert unterstellte ABS Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL besitzt ausreichend Kapazitäten, um die erwarteten Gütermengen in der Relation Berlin – Posen (Poznań) aufzunehmen. Da in Kostrzyn ein Fahrtrichtungswechsel notwendig wäre, um auf die elektrifizierte Hauptstrecke Rzepin – Poznań – Warszawa zu gelangen, ist die Strecke nur für die geringen Gütermengen in der Relation Gdańsk – Berlin interessant.

Das Projekt ist somit lediglich für den SPNV von Interesse; allerdings würde die Einsparung an Fahrzeugvorhalte- und Betriebskosten durch die Elektrifizierung mit einem Barwert von rd. 40 Mio. Euro deutlich unter den zu erwartenden Investitionskosten zwischen 100 und 150 Mio. Euro liegen.

Wegen der fehlenden Relevanz für SPFV und SGV ist das Projekt nicht in den BVWP aufzunehmen. Hinsichtlich der Dokumentation der Einzelergebnisse der Grobbewertung wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

14. Aus welchen Gründen ist die ABS Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL (– Zary) in der Grobbewertung ausgeschieden, und wo sind die Einzelergebnisse der Grobbewertung dokumentiert?

Aufgrund zu geringer Fahrgastzahlen wurde das SPFV-Angebot Berlin – Forst – Breslau 2014 eingestellt. Auch im Bedienungsangebot der Verkehrsprognose 2030 (mit Elektrifizierung Cottbus – Görlitz) und im Bedienungsangebot zum Bezugsfall 2030 (ohne Elektrifizierung Cottbus – Görlitz) findet kein SPFV auf der Strecke Cottbus – Forst statt.

Die Elektrifizierung der Strecke Cottbus – Forst hat auch keine überregionale Relevanz für den SGV, da lediglich der nicht elektrifizierte Streckenanteil reduziert, aber keine durchgängig elektrifizierte Achse hergestellt werden würde.

Da der SPFV aus Richtung Berlin in Richtung Schlesien mit ausgebautem Angebot über die Route Berlin – Frankfurt (Oder) – Poznań geführt wird und der SGV die Route über die derzeit im Bau befindliche Strecke Hoyerswerda – Horka – Węgliniec nutzt, hat der Ausbau lediglich für den SPNV Bedeutung. Das Projekt ist deshalb nicht in den BVWP aufzunehmen. Hinsichtlich der Dokumentation der Einzelergebnisse der Grobbewertung wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

15. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Einzelergebnisse der in der Grobbewertung ausgeschiedenen Vorhaben zugänglich zu machen?

    Wenn ja, in welcher Form?

    Wenn nein, warum nicht?

Alle für den BVWP 2030 angemeldeten Schienenprojekte wurden zunächst einer Erstbewertung unterzogen. Ergab die Erstbewertung eine weitere Untersuchungswürdigkeit, erfolgte bzw. erfolgt (bei den Projekten des Potentiellen Bedarfs) die vollständige, sehr aufwändige Bewertung nach der Bewertungsmethodik für den BVWP.

Ergab die Erstbewertung anhand der Kriterien „Relevanz für den Schienenpersonenfernverkehr“, „Relevanz für den Schienengüterverkehr“, „Relevanz für die Engpassbeseitigung“ und „Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 möglich“, dass das Projekt keine Chancen auf eine Aufnahme in den BVWP hat, wurde die vollständige Bewertung nicht vorgenommen.

Das Ergebnis der Erstbewertung ist in der Spalte „Grund für Ausscheiden des Projektes“ in der unter www.bvwp-projekte.de/kb_schiene.html abrufbaren Liste enthalten.

16. Welche Anmeldungen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 unterstützen infrastrukturseitig die beim deutsch-polnischen Bahngipfel am 11. September 2015 angekündigten konkreten Pläne einer Fernverkehrsverbindung zwischen Berlin und Breslau, und welche Infrastrukturvorhaben sollen zu diesem Zweck bis wann umgesetzt werden?

Bei einer zukünftigen Linienführung der Fernverkehrsrelation Berlin – Breslau über den Grenzübergang bei Horka wäre der Ausbau der Strecke Berlin – Cottbus – Görlitz (insbesondere die Elektrifizierung Cottbus – Görlitz) und der zweigleisige Ausbau Lübbenau – Cottbus für eine Streckengeschwindigkeit von bis zu 160 km/h von Vorteil.

17. Der Ausbau welcher Strecken ist nach Auffassung der Bundesregierung für die Fernverkehrsrelation Berlin – Breslau vorteilhaft, und daher für eine vertiefte Bewertung in Betracht zu ziehen?

Ein SPFV in der Relation Berlin – Breslau kann über mehrere verschiedene Routen geführt werden. Für eine Bewertung kommen aber nur für den BVWP angemeldete Projekte in Betracht:

- Die ABS Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL wird bereits ausgebaut und ist im Bezugsfall als laufendes Vorhaben enthalten.
- Die ABS Cottbus – Forts (Lausitz) – Grenze D/PL (–Zary) ist in der Grobbewertung ausgeschieden; siehe hierzu Antwort zu Frage 14.
- Die ABS Cottbus – Görlitz ist im Potentiellen Bedarf enthalten und wird noch bewertet.

18. Welche Variante wird nach den Ergebnissen des Gipfels von der polnischen Seite favorisiert?

Die polnische Regierung favorisiert unter weitgehender Nutzung der für 160 km/h ausgebauten Niederschlesischen Magistrale die Linienführung über den Grenzübergang bei Horka.

19. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass es sich bei dem ab 30. April 2016 verkehrenden „Kulturzug" um ein Angebot handelt, das vorwiegend dem Fernverkehr zwischen Berlin und Breslau dient?

    Wenn nein, warum nicht?

Nach den der Bundesregierung vorliegenden Informationen handelt es sich beim „Kulturzug Berlin – Wrocław (Breslau)" um befristetet an Wochenenden und Feiertagen angebotene Sonderzüge, in denen auch kulturelle Aktivitäten wie Lesungen oder Musikdarbietungen stattfinden. Es gelten weder der VBB-Tarif noch der DB-Tarif. Es handelt sich hierbei nicht um ein reguläres, eigenwirtschaftlich betriebenes SPFV-Angebot eines Eisenbahnverkehrsunternehmens.

20. Wie gedenkt die Bundesregierung, den beim deutsch-polnischen Bahngipfel vom 11. September 2015 angekündigten Kulturzug zwischen Mai und September 2016 zu unterstützten bzw. in ein dauerhaftes Fernverkehrsangebot zwischen Berlin und Breslau zu überführen?

Die Gestaltung des Angebots im SPFV und von Sonderangeboten ist eine unternehmerische Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Bei grenzüberschreitenden Verkehren sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen der entsprechenden Nachbarstaaten beteiligt.

Auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde, sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) wird verwiesen.

21. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass es sich bei dem seit Dezember 2015 wieder verkehrenden „Dresden-Wroclaw-Express" um ein Angebot handelt, das vorwiegend dem Fernverkehr zwischen Dresden und Breslau dient?

    Wenn nein, warum nicht?

Bei diesem Angebot handelt es sich um drei Zugpaare, die in den Takt auf der Strecke Dresden – Görlitz mit häufigen Verkehrshalten eingebunden sind. Der Bundesregierung liegen keine Angaben darüber vor, welche Reiseweiten und -relationen auftreten und ob für dieses Angebot die in § 2 Absatz 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes genannte Definition für SPNV zutreffend ist oder es sich um ein unternehmerisches Angebot für den SPFV handelt.

22. Wie gedenkt die Bundesregierung, den seit Fahrplanwechsel 2015 wieder eingesetzten „Dresden-Wroclaw-Express" zu unterstützten bzw. in ein dauerhaftes Fernverkehrsangebot zwischen Berlin und Breslau zu überführen?

Die Gestaltung des Angebots im SPFV ist eine unternehmerische Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Für Angebote im SPNV haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen die ggf. mit den Aufgabenträgern geschlossenen Vereinbarungen zu beachten. Bei grenzüberschreitenden Verkehren sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen der entsprechenden Nachbarstaaten beteiligt.

Auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde, sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) wird verwiesen.

23. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktualisierte Zeitplan zum Ausbau der Strecke zwischen Knappenrode und Horka Grenze?

Aufgrund der Verzögerungen bei der Erlangung des Baurechts für einzelne Abschnitte wird der zweigleisige Ausbau einschließlich Elektrifizierung bis auf den Abschnitt Niesky – Horka frühestens im September 2018 im Wesentlichen fertiggestellt sein. Das zweite Gleis zwischen Niesky und Horka wird erst ein Jahr später zur Verfügung stehen.

24. Ist der Bundesregierung bekannt, wann im Jahr 2016 ein deutsch-polnischer Bahngipfel stattfindet und welche Themen dort behandelt werden sollen?

Nein.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333